

Nikolai Rosskamm & Sebastian Seelig (Hrsg.)

Ships & Shifts

Rethinking Neukölln Harbour

Urban Design Workshop 2008



GRAUE REIHE DES
INSTITUTS FÜR STADT- UND REGIONALPLANUNG
Technische Universität Berlin

FORUM STADT- UND REGIONALPLANUNG E.V.
Herausgeber der Schriftenreihe

Heft 18
Berlin 2008

Die Beiträge der Grauen Reihe dienen der zeitnahen Publikation von Arbeiten im Internet, die aktuelle wissenschaftlich oder planungsbezogen relevante Themen angehen und sich mit unterschiedlichen Positionen in Politikbereichen der Stadt- und Regionalplanung, Stadtgeschichte und Stadtentwicklung, des Wohnungswesens und des Planungs- und Baurechts auseinandersetzen. In dieser Reihe finden Sie u. a. Diplomarbeiten, Tagungs- und Veranstaltungsdokumentationen oder Forschungsberichte.

Herausgeber der Grauen Reihe:
Forum Stadt- und Regionalplanung e.v.

Produktion und Umschlagsgestaltung:
André Ruppert, Susanne Müller

Forum Stadt- und Regionalplanung e.V.
c/o Insitut für Stadt- und Regionalplanung
Technische Universität Berlin - Fakultät VI
Sekretariat B7
Hardenbergstr. 40a, D - 10623 Berlin
Tel: 030 31428-099, Fax: 030 31428-156
Mail: publikationen@isr.tu-berlin.de

Herausgeber und Redaktion:
Nikolai Roskamm, Sebastian Seelig

Fotos, Pläne und Zeichnungen:
Copyright bei den einzelnen Teams

Nikolai Roskamm
FG Bestandsentwicklung und Erneuerung von Siedlungseinheiten
Institut für Stadt- und Regionalplanung
Technische Universität Berlin - Fakultät VI
Hardenbergstr. 40A, D - 10623 Berlin
Tel: 030 314 28-134, Fax: 030 314 28-156
Mail: n.roskamm@isr.tu-berlin.de

Verlag und Vertrieb:
Universitätsverlag der
Technischen Universität Berlin

Universitätsverlag der Technischen Universität Berlin
Universitätsbibliothek
Fasanenstraße 88
(im VOLKSWAGEN-Haus)
10623 Berlin
Mail: publikationen@ub.tu-berlin.de

Inhalt

Vorwort / Preface1
Einleitung / Introduction2
Aufgabe / Assignment4
Team 112
Team 216
Team 320
Team 424
Team 528
Impressum32

Credits:

DAAD, Prof. Sławomir Gzell, Planwirtschaft, Britta Brugger, Udo Dittfurth, BEHALA, FPB GmbH

Idea and Conception

Nikolai Roskamm

Organisation Warsaw

Dr. arch. Katarzyna Pluta

Organisation Berlin

Nikolai Roskamm

Sebastian Seelig

Teaching Staff

Nikolai Roskamm

Sebastian Seelig

Dr. arch. Katarzyna Pluta

Participants

TU Berlin:

Ariane Hennig

Michael Kappus

Sabine Lehmann

Linda Lichtenstein

Tobias Meier

Jochen Ouschmann

Juliette Schickel

Anja Seegert

Daniel Tappe

Jana Thüm

Torun Tigerschiöld

Markus Ulrich

Zhou Ye

Warsaw University of Technology:

Marcin Adamek

Małgorzata Barlik

Maciej Burdalski

Zuzanna Czaplicka

Agnieszka Gomółka

Hubert Grebiennik

Mariusz Kamiński

Grzegorz Mika

Elwira Pawlikowska

Gall Podlaszewski

Klementyna Świeżewska

Vorwort

Die Dokumentation des Workshops „Shifts & Ships - Rethinking Neukölln Harbour“ ist das Ergebnis eines Entwurfseminars von polnischen und deutschen Studenten, das im Juni 2008 in Berlin und Warschau durchgeführt worden ist. Das Seminar beruht auf einer seit 1992 bestehenden Kooperation der Architekturfakultät der Politechnika Warschau und des Instituts für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin. Finanziell gefördert wird die Kooperation vom Deutschen Akademischen Austauschdienst (DAAD). Als Kernbereich der Kooperation hat sich in den letzten Jahren ein städtebaulicher Entwurfsworkshop etabliert. Im jährlichen Wechsel wird dabei ein Thema aus Warschau beziehungsweise aus Berlin bearbeitet.

Im Workshop untersuchen Studierende des Institut für Stadt- und Regionalplanung (ISR) und Studierende aus Warschau in gemischten Kleingruppen gemeinsam das Gebiet und erarbeiten einen Entwurfsvorschlag. Die Veranstaltung wurde in zwei Blöcken zu je einer Woche durchgeführt. Vom 08.06. bis zum 14.06.2008 besuchten die polnischen Studierenden Berlin. In dieser Zeit wurde in das Thema eingeführt, eine Bestandsaufnahme und -analyse durchgeführt und erste Ideen und Ansätze für das weitere Vorgehen entwickelt. Vom 22.06. bis zum 28.06.2008 folgte die Fahrt nach Warschau, wo die städtebaulichen Entwürfe erarbeitet wurden.

Für den Workshop ist der interkulturelle Austausch, der im Rahmen der gemeinsamen Seminare erfolgt, von größter Bedeutung. Der Nachwuchs beider Länder ist in einem zusammenwachsenden Europa mehr denn je auf interkulturelle Kompetenz angewiesen. Die Seminare sollen einen kleinen, aber wichtigen Baustein in der Verbesserung der Beziehung zwischen den Nachbarn darstellen, deren Verhältnis aufgrund der schwierigen Historie noch nicht völlig entspannt ist. Daher ist es wichtig, die kulturellen Unterschiede zu kennen, um das wechselseitige Verständnis zu vertiefen, sowie die Chancen und Potentiale, die in jenen Unterschieden liegen, fruchtbar zu machen. Dies kann nur durch vielfältige und intensive Kommunikation gelingen, die auf der Bereitschaft zur Offenheit und Akzeptanz beruht. In diesem Sinne ist der Workshop angelegt und konzipiert.

Nikolai Roskamm und Sebastian Seelig, August 2008

Teilnehmer des Workshops



Preface

This documentation of the workshop „Shifts & Ships - Rethinking Neukölln Harbour“ is the result of an urban design seminar with polish and German students, which was held in June 2008 in Berlin and Warsaw. The binational seminar forms part of an academic cooperation of the Faculty of Architecture of Politechnika Warsaw and the Institute of Urban and Regional Planning of the Berlin Institute of Technology and is financially supported by the German Academic Exchange Service (DAAD). Within the last years the urban design workshop as been established as the core area of this cooperation. Annually alternating a topic from Berlin and Warsaw respectively is to be elaborated by the students.

The task of this year's workshop was to elaborate urban design proposals for an inner city site in Berlin in mixed working groups with German and Polish students representing both the disciplines of urban planning (Berlin) and architecture (Warsaw). The seminar was accomplished in two blocks, each held for one week in Berlin and Warsaw: from June the 8th until June 14th 2008 the polish students stayed in Berlin, mainly focusing on site survey and on the development of first rough concepts and design proposals. From June 22nd to June 28th 2008 the Berlin students travelled to Warsaw in order to elaborate and finalize the urban design schemes.

One of the main objectives of the workshop is to foster the intercultural exchange between the students. More than ever the young generations of a merging Europe are in dire need of intercultural competences. Therefore the seminar should act as a small but important element improving the relation between two neighbours, whose relationship long time was overshadowed by the World War II and its aftermath. But since the fall of the iron curtain and the subsequent opening of Central and Eastern Europe and Poland's entry to the European Union both neighbours have closed ranks. It is of the highest importance to know the cultural differences in order to deepen the mutual understanding and to utilize the potentials of the cultural differences. This only can be realized through intense and various communication based on the will for acceptance and openness. The workshop is conceived and laid out in this spirit.

Nikolai Roskamm und Sebastian Seelig, August 2008

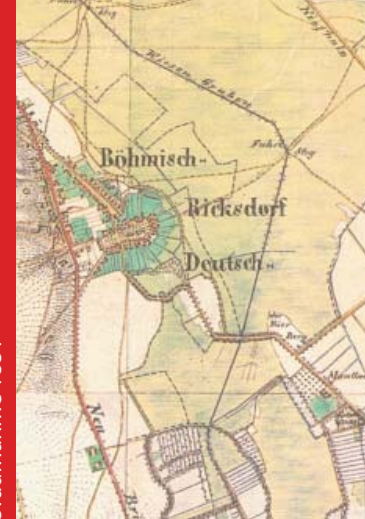
Einleitung

Das Thema des Seminars „Rethinking Neukölln Harbour“ ist Stadtumbau. Stadtumbau ist ein Begriff, der für die Veränderungsprozesse der postindustriellen Stadt steht. Der Wandel der fordistischen Produktions- und Regulationsweise hat tiefgreifende Auswirkungen auf die Gesellschaft und die Städte gezeitigt. Lebensweisen, Arbeitsbiographien und Verwertungslogiken befinden sich in einem erheblichen Wandel. Sich mit Stadtumbau zu beschäftigen, bedeutet daher sich mit den Auswirkungen dieses Wandels auf städtische Strukturen zu befassen. Das ist alles andere als einfach. Die Entwicklung Berlins zeigt, dass die postindustrielle Stadt eine zweigeteilte Stadt ist. Es gibt zentrale Bereiche, die sich rasant entwickeln und mit Leuchtturmprojekten von finanzstarken Geldgebern gefüllt werden; es gibt aber auch große Bereiche an denen städtisches Wachstum vorbei geht und die längerfristig liegen gelassen werden. So entstehen Räume, die aus den städtischen Verwertungsprozessen gefallen sind und die nicht einfach per Dekret (oder per Plan) einer neuen Funktion zugeführt werden können. Stadtumbau bedeutet in der Regel Umgang mit diesen brachgefallenen und untergenutzten Flächen. Und dieser Stadtumbau bedarf immer des besonderen Augenmerks auf der Suche nach neuen gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Akteuren, die die Ideen und Pläne vorantreiben und durchsetzen könnten.

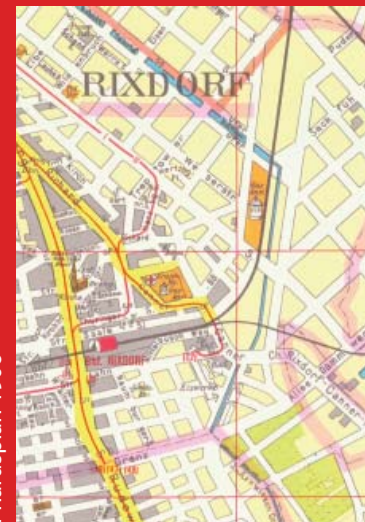
Das Gebiet um den Hafen Neukölln ist ein typisches Stadtumbaugebiet. Es ist Bestandteil des Berliner Gewerbekranzes, der sich im Zuge der Industrialisierung Anfang des 19. Jahrhunderts um die Berliner Gründerzeitquartiere legte. Große Infrastrukturen wie Eisenbahngleise, Industriebahnstränge und Schifffahrtskanäle waren die Lebensader des Gebietes und haben es zugleich zerschnitten und in der Folge extreme räumliche Barrieren gebildet. Das Neuköllner Industrie- und Gewerbegebiet ist stadtstrukturell ein typischer großstädtischer „Hinterhof“, in dem abseits der politischen und gesellschaftlichen Metropole gänzlich unromantisch gearbeitet und produziert wurde, mit all dem Lärm und dem Gestank, der dies mit sich bringt.

Seit den 1980ern Jahren, verstärkt nach 1989, ist das produzierende Gewerbe in Berlin (und nicht nur dort) ein-, in einigen Teilen sogar weggebrochen. Eine Entwicklung, die sich innerhalb der Stadt am stärksten im riesigen Berliner Gewerbekranz zeigt. Die Produktionsintensität hat sich hier überall stark verringert, viele Betriebe wurden abgewickelt oder haben ihre Produktion an andere Standorte verlagert, große Flächen sind brachgefallen oder werden nur noch mit einer sehr geringen Nutzungsintensität betrieben. Neue Nutzungen haben im Berliner Gewerbekranz bisher nur vereinzelt Fuß gefasst; nur an einigen besonders zentralen Standorten wie dem Hauptbahnhof und dem innerstädtische Spreeufer scheint eine wirtschaftlich erfolgreiche Umnutzung der brachgefallenen Gebiete tatsächlich im Bereich des Möglichen zu liegen. Der Hafen Neukölln und seine Umgebung liegen auf der Schattenseite der zunehmenden Polarisierung und Fragmentierung, die in der Berliner Stadtentwicklung zu beobachten ist.

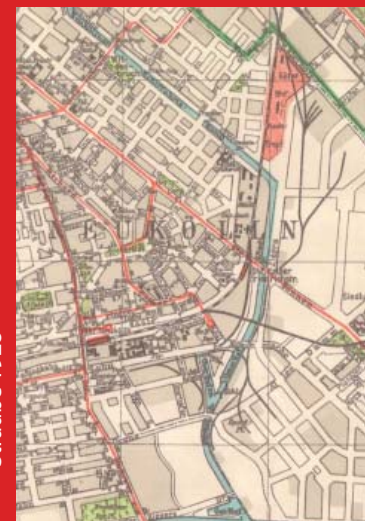
Uraufnahme 1851



Pharusplan 1906



Straube 1928



Introduction

The topic of this seminar is urban restructuring. Urban restructuring is a term that refers to the process of urban transformation of the post-industrial city. The changes of the fordistic approaches to production and regulations have shown drastic effects on society as well as on cities. Not only lifestyles and biographies of the city's denizens but also the mechanisms and logics of exploitation are in a constant transformation today. Thus, approaching the endeavour of urban restructuring means to deal with these multi-dimensional effects on the urban structures. This challenge is a highly complex one.

The history and current development of the city of Berlin shows that the post-industrial city is a twofold city: On the one hand side the central business districts of Berlin are flourishing being developed through large real estate projects of financially strong – mostly international – investors. On the other hand there are large urban spaces which are not part of the urban exploitation processes and accordingly can not be redeveloped via planning or political decree. Approaching the topic of urban conversion on the local level implies to handle these underdeveloped inner city brown field sites. Urban conversion requires the special attention to new and innovative political, economic and social actors who are able to push and promote new ideas and plans. The area of the Neukölln harbour (respectively its surroundings) is such an urban restructuring space. The area is part of the Berlin industry belt that emerged during the city's industrialization in the beginning of the 19th century around the dense inner city quarters of this period. The industrial area around the Neukölln harbour at this time was a typical metropolitan "back-yard" far away from the heart of the booming city giving space to the industries. Large-scale infrastructures such as rail tracks and shipping channels were the lifelines of this area but also extremely fragmented and separated the space. In the course of the 1980s and increasingly after the 1989 industries in Berlin (and in its region) decreased, in some parts of the city they even totally collapsed. The drastic effects of this development also heavily affected the huge Berlin industry belt.

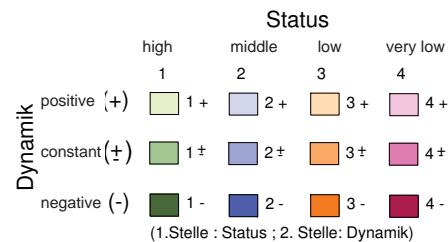
Accordingly the intensity of production in the belt slowed down and a lot of the existing local industries closed down or at least changed their locations. Consequently large areas in the industry belt became brownfield sites or at least were being used with very low functional intensity. New uses have only been introduced in minor parts of the industry belt, whereas the former brownfield sites in the city centre (such as the Central station or the Spreeufer) could be converted in an economic highly feasible way. In contrast Neukölln harbour is on the down side of the polarization and fragmentation of the city.



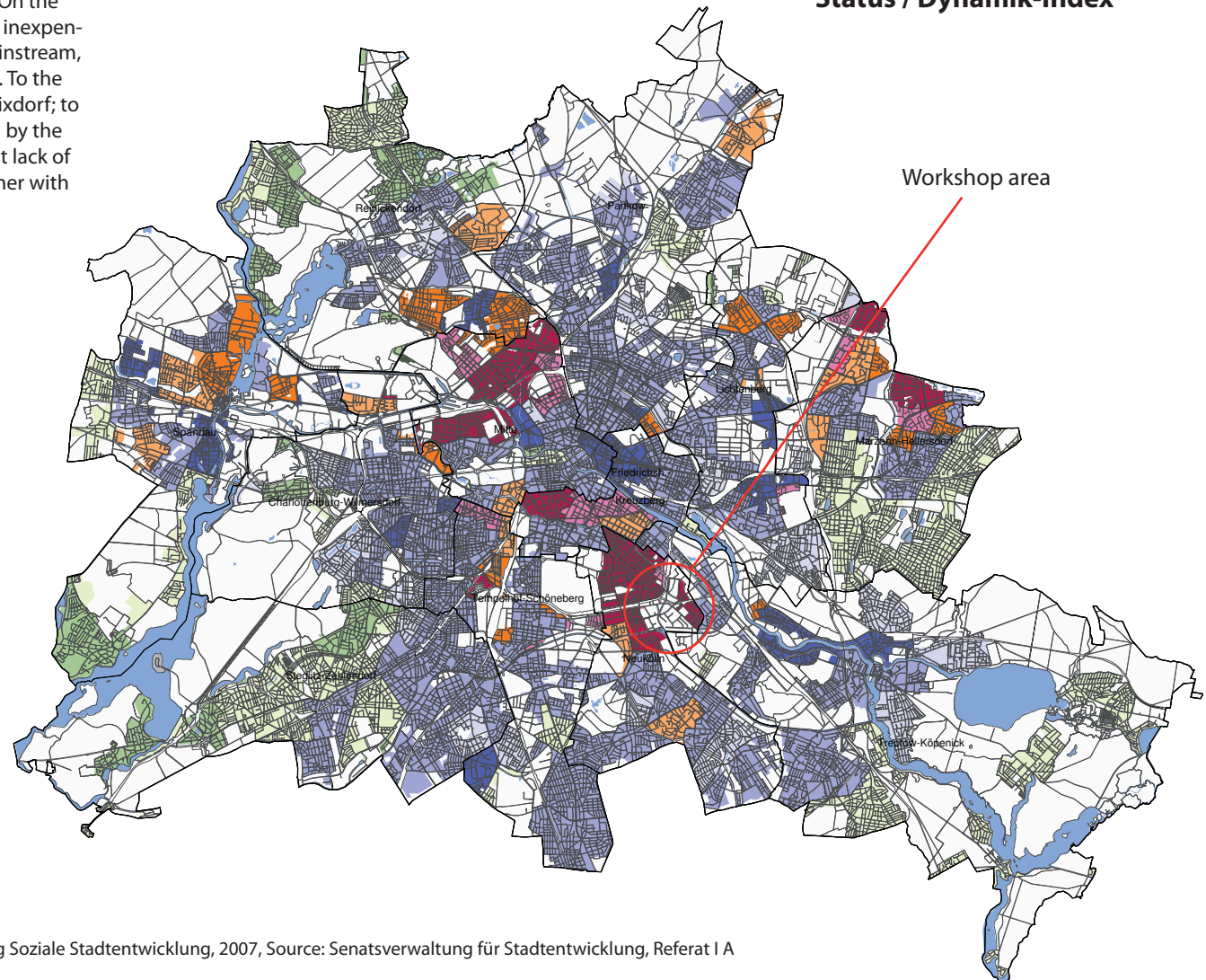
Assignment

1 URBAN CONTEXT

With about 150.000 inhabitants the borough of Neukölln is a major city in German dimensions (comparable to Heidelberg or Darmstadt). The borough is heavily influenced through the weak social background of its inhabitants, a high amount of migrants and a dense urban fabric especially in its Gründerzeitcore (Gründerzeit means the early decades of the founding of the German Empire in 1871). On the other hand the district stands for diversity and creativity. Attracted by the inexpensive housing space and the multi-cultural atmosphere off the capital's mainstream, especially in the last years young and creative persons moved the quarter. To the northern fringe of the design sites is the historic core of Neukölln called Rixdorf; to the southern edge of the site follows a large 1960s housing estate shaped by the typical social problems of such estates. In both quarters there is a constant lack of green and open spaces in a qualitative und quantitative dimension together with a gap in commercial and non-commercial sports and leisure facilities.



Status / Dynamik-Index



Monitoring Soziale Stadtentwicklung, 2007, Source: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Referat I A

2 TASK

The task of this year's studio is to develop a vision for the future development of the area around Neukölln harbour. The guiding idea is "Rethinking" – this means there are neither limits nor prescription, except four important aspects. The vision developed:

- Should be consistent with initial local economic conditions,
- Should contextualize the specific local characteristics of the built environment,
- Should integrate the demands of the inhabitants (including the dwellers of the surrounding quarters), and
- Should reflect on the potential user groups.

The initial conditions are:

- A shrinking industrial area,
- A growing number of brownfield sites and of sites with low functional intensity,
- A fully functional harbour,
- A variety of spatial and functional barriers that fragments the area,
- Adjacent dense housing quarters with a huge ethnic diversity but increasingly weak social status in Neukölln Rixdorf and Gropiusstadt, and
- Massive shortcomings of green spaces and leisure facilities in both.

The concept should be elaborated including design work on two scales. Therefore one should develop one concept on the macro level and one concept on the micro level.

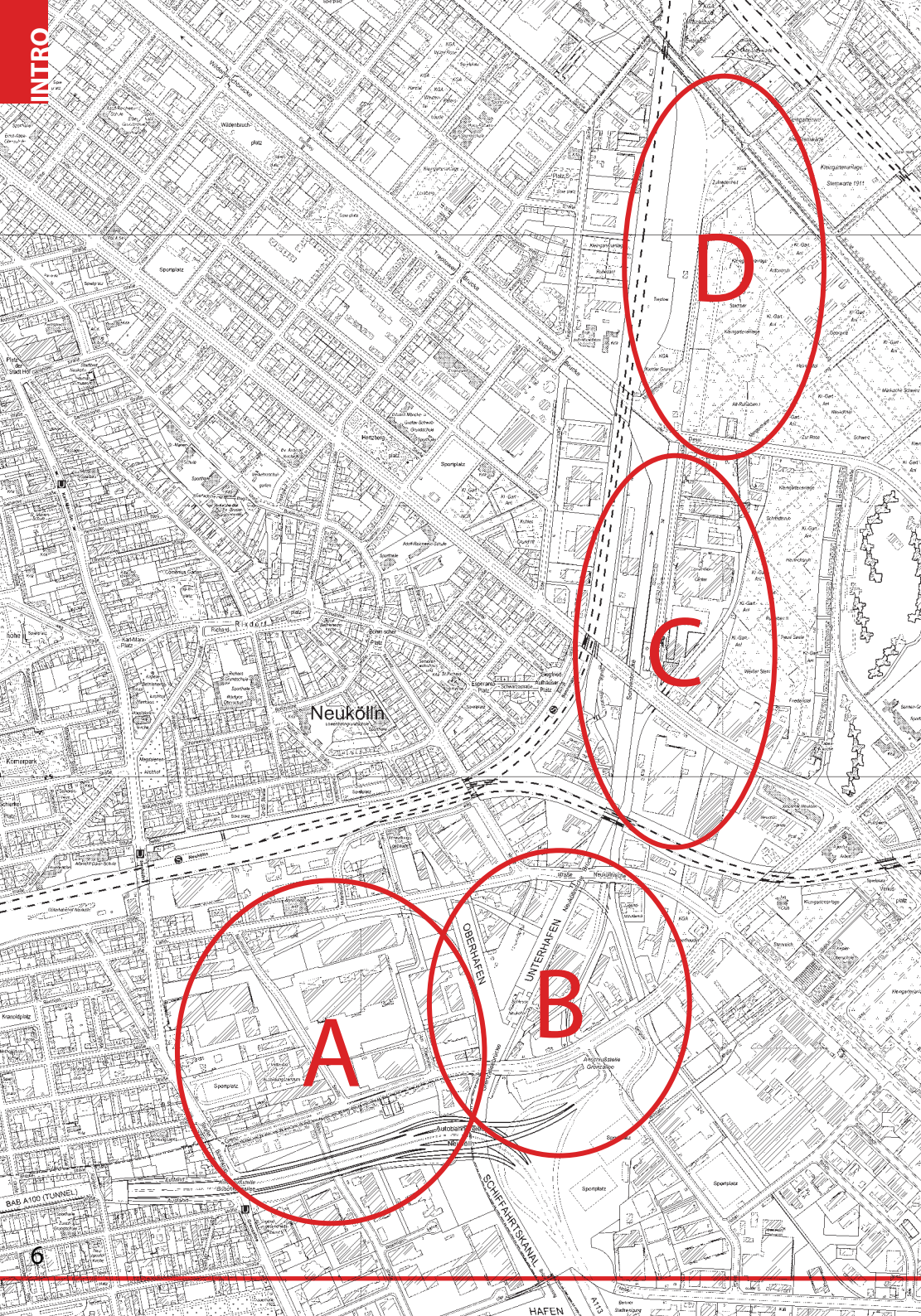
Possible approaches and related questions are:

1. Densification and qualification of the industrial area: How does the inner harbour of the future look like and work? Are there new branches requiring new spatial and infrastructural demands? How can one upgrade industrial areas?
2. Temporary use in the area: Can the "Spreeraum Kreuzberg-Friedrichshain" work as a role model? Where are the potentials on site, what can be possible uses?
3. Leisure and Sport uses: Is it possible to "sportify" Neukölln Harbour? Are there new concepts for sport in and on industrial sites?
4. Green connections and paths: Where are new connections through the site? How to treat in-terests of landowners? How can existing infrastructures (temporarily) be incorporated?
5. Low Cost Housing/Social Housing: Does Neukölln need a new social housing estate? Could this enhance the coherence between the Gropiusstadt and the centre of the district?

Schedule Berlin Week

Urban Design Workshop 2008
Ships & Shifts - Rethinking Neukölln Harbour

	08.06. Sunday	09.06. Monday	10.06. Tuesday	11.06. Wednesday	12.06. Thursday	13.06. Friday	14.06. Saturday
	ARRIVAL	CYCLING	INFORMATION	RETHINKING	CONSULTATIONS	PRESENTATION	DEPARTURE
08 - 10							
10 - 12		Introduction 09:00 Geodatenstand 10:00 BEHALA Westhafen 11:00 Diffenbachstraße 34 rent a bicycle		Teamwork 09:00 Geodatenstand Find a Vision!	10:00 Geodatenstand Sight Seeing Berlin	10:00 Consultations III Teamwork	
12 - 14				14:00 Consultations I Planengemeinschaft Lützenburger Straße			
14 - 16					16:00 Consultations 18:00 Evening Finish		
16 - 18	17:00 Planwirtschaft 17:26 Arrival HBF Barbecue Money Socialising Teambuilding			Teamwork 18:00 Geodatenstand			
18 - 20							
20 -	20:45 Uhr Deutschland-Polen			20:00 Vernissage Exhibition Stadumbau West	Finish	20:00 Planwirtschaft Fair Well Party	



3 SITES

Site A) Karl-Marx-Straße and Site B) Neukölln Harbour

Both areas of Karl-Marx-Straße and Neukölln Harbour are defined by a differentiated urban structure including small industrial units and workshops, large warehouses and multi-storey administrative buildings. The (mixed) land use structure is dominated by a concentration of small-scale retail at the western fringe of the site (along Karl-Marx-Straße) and large-scale retail units (e.g. the former Karstadt storehouse, OBI). Moreover the areas feature large brownfield and infrastructure sites, the latter being used for transportation or parking lots. The whole area traditionally has been an industrial site but increasingly is being occupied through retail and service uses. The profile of the area currently changes from a traditional industrial to a more heterogenic used area.

Site C) Sonnenallee

The built structure of the area can be characterized through a differentiated image: besides large industry sheds there are small-scale one to two storey industry buildings and work-shops together with multi-storey administrative buildings and large hotel complex. Modern buildings are located next to underused and rundown buildings and brownfield sites. Hence the land use structure is very heterogeneous, consisting of industrial, administrative and communal uses as well as some special uses (such as the ESTREL-Hotel, Europe's largest convention-, entertainment- und hotel-complex). The area is connected to the main artery roads via Sonnenallee and Grenzallee. A section of the planned inner city highway 100 runs through the area. The area is under transformation but without dominant land use structures or related concepts.

Site D) Treptower Güterbahnhof

The area was developed to a cargo transport centre in 1996/97 but today the freight depot itself is not used anymore has turned into a brownfield site. In the periphery of the Güterbahnhof some smaller trade firms have settled down (mostly from the construction sector) together with a large-scale trade firm with a high demand of storage space. The brownfield site offers large recreational potentials (especially in the nearby allotments). A section of the planned inner city highway 100 will run through the eastern edge of the site; moreover there are plans to erect a logistics centre for construction materials on site.





Aufgabenstellung

1 Kontext

Neukölln hat mit ca. 150.000 Einwohnern die Dimension einer Großstadt (wie beispielsweise Heidelberg oder Darmstadt). Neukölln ist vor allem in seinem gründerzeitlichen Kern geprägt durch im Berliner Vergleich sehr schwache Sozialdaten seiner Bewohner, einen sehr großen Anteil an Migranten und eine sehr verdichtete Bauweise. Neukölln steht aber auch für Vielfalt und Kreativität. Gerade in den letzten Jahren sind viele junge Menschen nach Neukölln gezogen, angezogen durch den noch relativ preiswerten Wohnraum, eine multikulturelle Atmosphäre und Nischen abseits des hauptstädtischen Mainstreams.

Das Entwurfsgebiet liegt am südlichen Rande des historischen Kerns von Neukölln (Rixdorf). Weiter südlich schließt eine Großsiedlung aus den 1960er und 1970er Jahren an, die ebenfalls schwache Sozialdaten aufweist. In beiden Teilen von Neukölln gibt es eine qualitativ und quantitativ erhebliche Unterversorgung mit Grün- und Freiflächen und mit kommerziellen und nicht-kommerziellen Freizeit- und Sportangeboten.

2 Aufgabe

Die Aufgabe lautet: entwickelt eine Vision für die Zukunft des Gebietes um den Hafen Neukölln! Die Methode lautet: Rethinking! Es gibt keine Denkverbote, aber die Vision sollte den ökonomischen Ausgangsbedingungen beachten, die spezifischen Charakteristika des Ortes aufnehmen und auf die Bedarfe der Bewohner (auch der umliegenden) Viertel eingehen. Die Ausgangsbedingungen sind: Ein Gewerbe- und Industriegebiet, das stetig weniger Flächen beansprucht. Eine wachsende Zahl an brachgefallenen oder niedrig genutzten Gewerbeflächen. Ein funktionstüchtiger Hafen und eine Vielzahl an Barrieren, die das Gebiet durchschneiden.

Erarbeitet werden sollen Konzepte auf zwei Ebenen: eins auf der Makro- und eines auf der Mikroebene. Einige mögliche Ansätze:

- Verdichtung und Qualifizierung des Gewerbegebietes: Hafen mit Zukunft? Neue Branchen mit neuen räumlichen Ansprüchen und Konzepten? Wie qualifiziert man ein Industriegebiet?
- Umnutzungsideen von Gebäuden / Flächen: Fabrikhalle zur Bildungseinrichtung? Strategie zur Infizierung des Industriegebietes mit Kultur?
- Zwischennutzungen: Vorbild Spreeraum Kreuzberg-Friedrichshain? Westsonnenufer des Schiffahrtskanals?
- Freizeit- und Sportnutzungen: Sportification des Harbour Neukölln? Neue Sport- und Raumkonzepte im Einklang mit der Industrie?
- Wege- und Grünverbindungen: Umnutzung und temporäres Besetzen von Infrastrukturen? Neue Verbindungen durch die Gebiete?
- Low Cost Housing/Social Housing: Neuer Sozialer Wohnungsbau nach Neukölln (wohin sonst?)? Erhöhte Kohärenz zwischen Großsiedlung und Neukölln Zentrum?

3 Teilgebiete

A) Karl-Marx-Straße und B) Harbour Neukölln

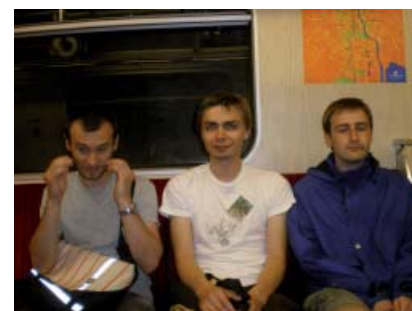
Beide Gebiete sind durch ein differenziertes städtebauliches Bild mit kleinen Gewerbegebäuden, großflächigen Hallen und mehrgeschossigen Verwaltungsgebäuden geprägt. Die gemischte Nutzungsstruktur wird charakterisiert durch eine Konzentration von kleinteiligem Einzelhandel am westlichen Rand (entlang der Karl-Marx-Straße) und großflächige Einzelhandelsseinrichtungen (ehem. Karstadt-Großlager, OBI) sowie durch eine Reihe brachliegender oder als Lager-, Bahn- oder Stellplatzflächen genutzte Bereiche. Die Gebiete sind durch Lahnstraße, Buschkrugallee, Grenzallee, Neuköllnische Allee sowie U-Bahn und S-Bahn gut erschlossen. Das Areal ist traditionell gewerblich-industriell genutzt, wird zunehmend durch andere Nutzungen (Einzelhandel/ Dienstleistungen) besetzt und ist von im Umbruch vom klassischen Industriestandort zu einem heterogen gestalteten und genutzten Bereich mit noch unklarem Profil.

C) Sonnenallee

Das Gebiet ist geprägt durch ein baulich differenziertes Erscheinungsbild: Neben großen Gewerbehallen sind kleinstrukturierte ein bis zweigeschossige Gewerbegebäude, mehrgeschossige Verwaltungsbauten sowie ein Hotel-Komplex vorzufinden. Moderne Gebäude stehen unmittelbar neben untergenutzten Gebäuden oder Brachflächen. Die Nutzungsstruktur des Gebietes ist äußerst heterogen und durch Gewerbebetriebe sowie Verwaltungs- und Gemeinbedarfseinrichtungen (z.B. Jobcenter) und Sondernutzungen (ESTREL-Hotel, Europas größter Convention-, Entertainment- und Hotel-Komplex) geprägt. Über Sonnenallee und Grenzallee ist das Gebiet an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden. Die Trasse der geplanten BAB quert das Gebiet. Das Gebiet befindet sich im Umbruch ohne dass sich eine bestimmte Nutzung bereits durchgesetzt hätte.

D) Treptower Güterbahnhof

Das Gelände wurde 1996/97 zu einem Güterverkehrssubzentrum ausgebaut, liegt heute aber weitgehend brach. Im Umfeld haben sich einzelne Gewerbebetriebe vorwiegend aus der Bauindustrie sowie einige Großhandelsbetriebe mit einem großen Lagerflächenanteil angesiedelt. Der Güterbahnhof ist größtenteils brachgefallen oder wenig intensiv genutzt und bietet große Qualität als Erholungsraum (Kleingärten). Die Trasse der geplanten BAB soll östlich am Rande des Güterbahnhofs verlaufen, es besteht Interesse von einem Investor dort ein Logistikzentrum für Baustoffe zu errichten.





RESULTS²⁰⁰⁸



iNVASION

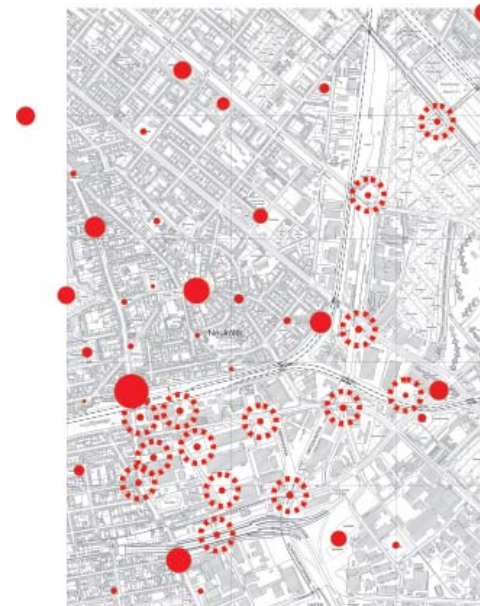
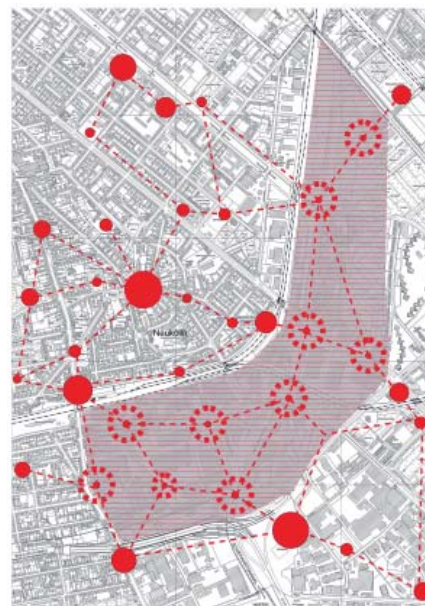
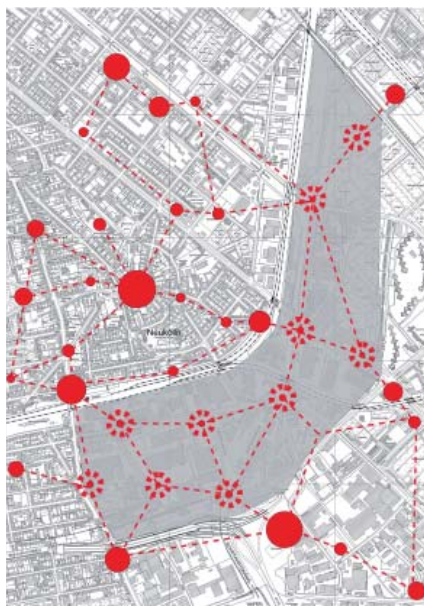
Urban impulse for domino effect

Due to the guiding idea „Rethinking” we don't follow the stereotype thinking of developing an industrial area like “old school” urban planners would do. Instead, our vision is to get the public into the open industry, into the trade and into the service spaces. In a first step we identified the energetic points outside the area of industry in Neukölln and in the second step the area around the harbour. We choose some of these interesting open spaces to create energetic points in a new way of adapting and rediscovering these places. In these places we start micro-interventions as urban impulses for domino effects.



In context of the area's weak social background (less income, high level of unemployment), the lack of green and open spaces as well as lack of sports and leisure facilities, we want point out the potentials and deliver first step of improvement to the Neukölln inhabitants. We are convinced they know themselves for best what is needed in these areas to enhance communication. We hope the inhabitants will build the necessary networks in order to organize a new quality in the area without big financial help or major investment from public sector. The domino effect shall be achieved through a new quality in the energetic points subsequently trickle-down into whole Neukölln Harbour. The goal is to change the image of the area to a positive side and to attain iNVAStION!

Within the working process it was difficult to act on the micro-level of intervention. We assume that most urban planer would often aim for "the big solution" and propose a variety of measures. We aim at creating some interesting examples of small interventions within the comprehensive and connecting idea of colouring areas and spaces. Every space has a radiant colour or a mix of radiant colours in order to attract attention, make the people curious and make them stay there. People shall (re-)think, rediscover and adapt these urban spaces.



TEAM 1: iNVASION



OBI open air

Area: Grenzallee

Situation: OBI car park, already used by skater und BMX-bikers

Problem: Huge space, abandoned area after the market closes

Approach:

- Establishing a new program for the evening (mainly in summertime) and create an use for the period of time when the OBI market has closed,
- Creating an outdoor cinema as the place provides large surfaces on the market's facade which can be used as a mobile screen,
- Inviting the people to gather and bring something seats and food,
- Making the area known to the people and cause an interest to use the area for activities like biking.

monkey island

Area: Next to "Neuköllnische Brücke"

Situation: Two tracks – one track is an exit, one is used infrequent, dark tunnel

Problem: Trains rarely use the tracks and the area is littered; this forms a hard contrast to the Estrell Convention Center on the other side of the bridge

Approach:

- Preparing the wall next to the bridge for climbing, e.g. street climbing for beginners,
- The tunnel allows for use in each season and acts as the entrance respectively starting point for jungle-track-way,
- As result the area gains new places for sport facilities.



behind the mirror

Area: Around the crossroad Karl-Marx-Strasse, Walterstrasse, Delbrueckstrasse

Approach:

- Constructing a wall of mirrors and radiant colours on the brownfield to get attention for space capacity, to make people curious and create a spatial border to the street,
- Arranging a sofa and installing a telescope on the traffic island inviting the inhabitants to linger, to spend some time looking around like a "voyeur" and rediscover the quarter.



UNPREDICTABLE CITY

Contemporary Situation



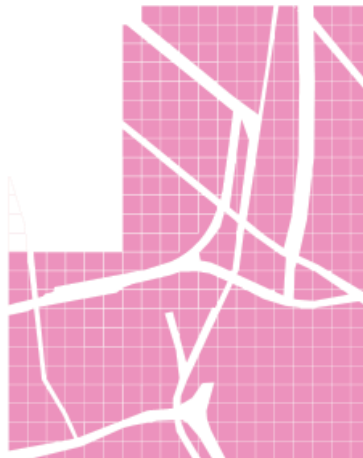
Shrinking Scenario



Growing Scenario



The Unpredictable City



Priorities and Functions

accessibility location functioning identity (urban context)		housing including: retail services green areas living	parks greenfields brownfields recreation	offices retail services industry working
		A	B	C
+++ +/-	I			
++	II			
++ +/-	III			

The illustrations show the priority and a tool to analyze the today's situation and to create three scenarios for possible future developments. The pink scenario shows that there are even things we don't or just can't think of but which are as well possible. It is just unpredictable!

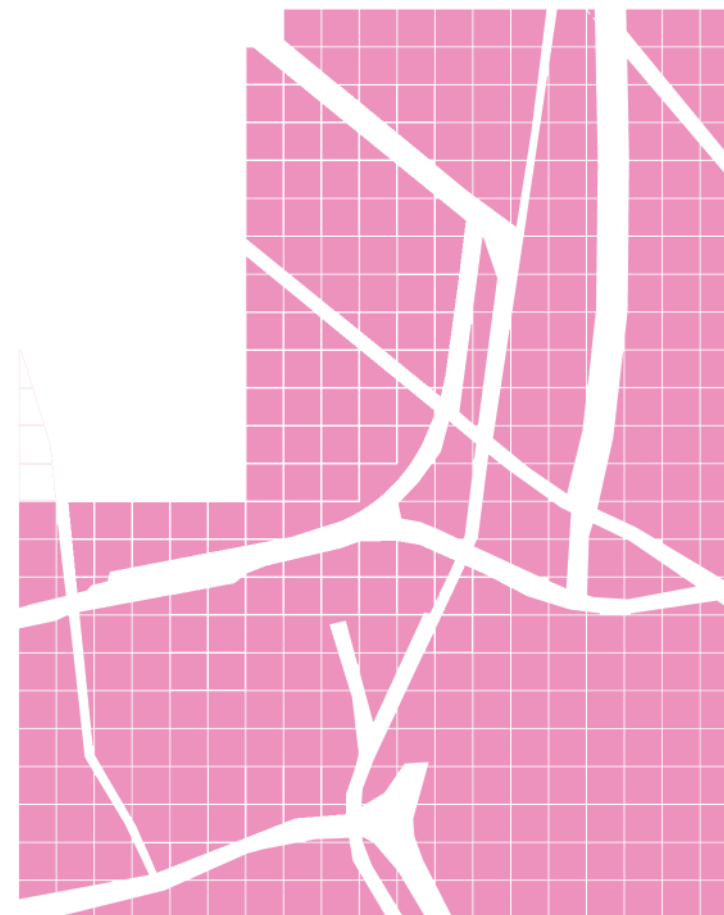
Manifesto I

Our aim is to create a tool and apply it to the given location. Functions are programmed according to three scenarios: the growing city, the shrinking city and the unpredictable city. On the micro scale the functions take physical shape according to priorities set with our today's point of view. Our indicators determine priorities.

Manifesto II

Observing the complexity of the site we tried to obtain a wider perspective aiming to reach the most appropriate solution for the area. Due to that idea we were and still are sure that a master or development plan would not respect that fact. Our alternative to that kind of planning was the creation of a tool that could react flexible to any given possible future. While creating that tool we came to the conclusion that the tool would not give us the answers we imagined in that stage of our work due to the lack of flexibility.

Because of that conclusion we focused on the analysis as being the most important part stimulating the development of a sustainable city. One of the most important elements of the analysis are scenarios. Because through them we reached the wider perspective we mentioned above. The logical second step is to create guidelines for any given area. Due to the fact of an unpredictable future it is crucial to evaluate those guidelines, which set the conditions for a sustainable development.



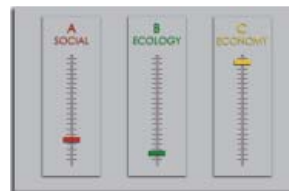
TEAM 2: Unpredictable CityY



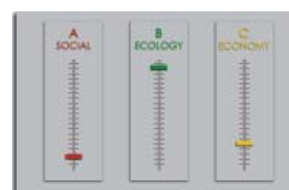
Contemporary Situation



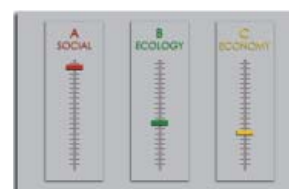
Economic



Ecologic



Social

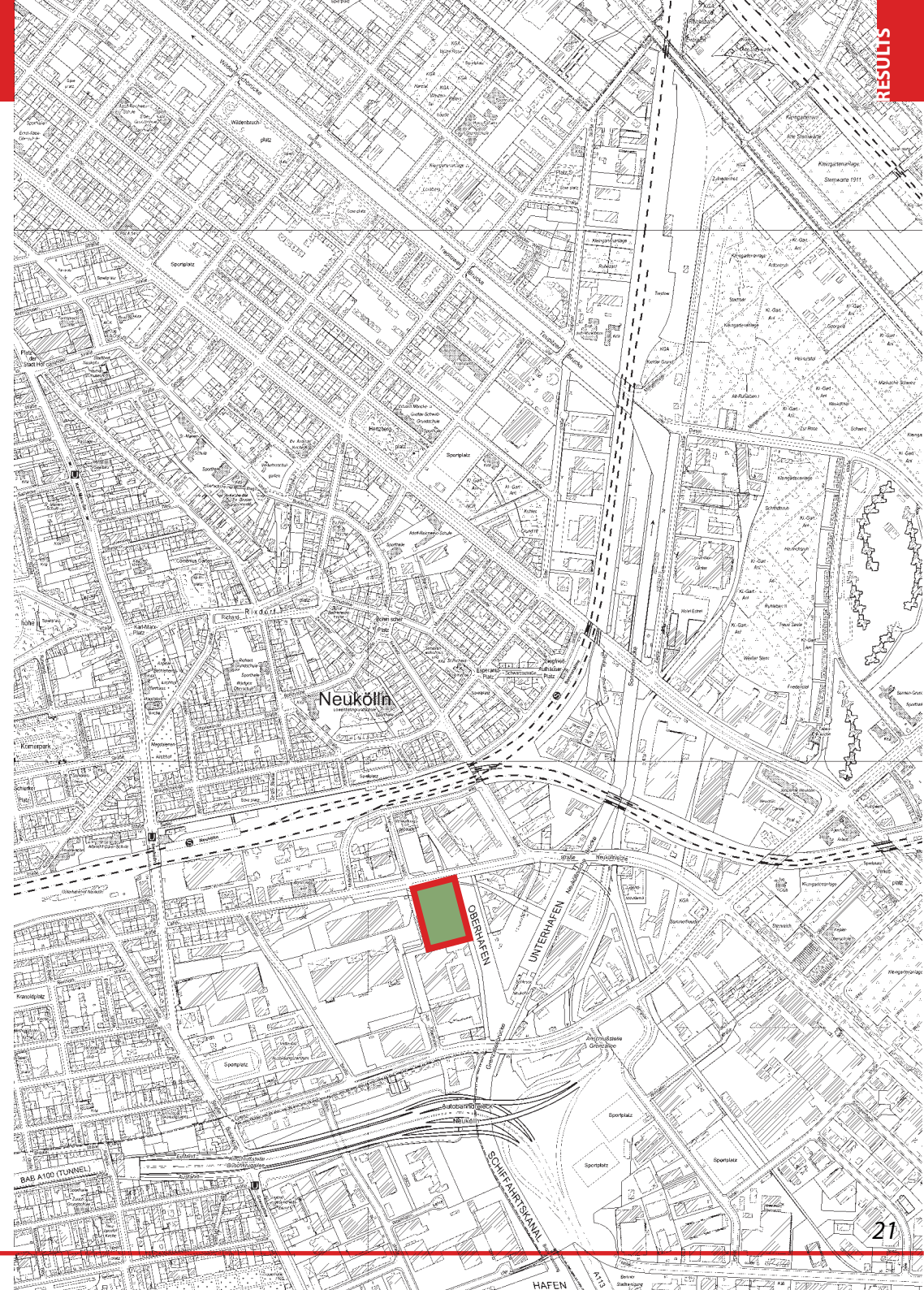


TEAM 3

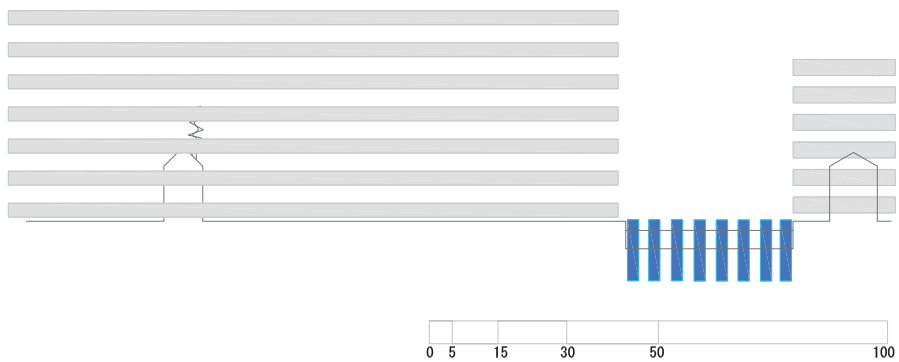
OASIS 2.0

Oasis 2.0 is an isolated area of vegetation in a grey concrete industrial area. Surrounding a spring Oasis 2.0 provides a habitat for humans. The location of Oasis 2.0 is important for bicycle and walking-routes in the grey industrial area. In Oasis 2.0 people can replenished their energy. In the absence of green in the grey concrete industrial area the inhabitants need every bit of green. Oasis 2.0 is only formed by natural elements as water, green, trees and bushes. All these elements are playing together randomly and are coming from all over the world. Especially the mix of cultures from around the world makes up the particular charm of the Oasis 2.0. For example palms from Africa stand beside trees from Switzerland and bushes from Canada. Oasis 2.0 invites people to relax in the grass closing their eyes and listening to nature sounds. Furthermore you can use it for playing games like badminton and boule or even to make a fire under the starry sky. But not only the people are using the area, Oasis 2.0 is also a place of refuge for animal species such as rabbits, birds and squirrels. Because on this place green areas never existed Oasis 2.0 has to be formed by humans. An unaffected nature does not exist anymore because of interferences by humans. Every people's action has an influence on the nature and changes it. Therefore Oasis 2.0 can only be artificial and not natural.

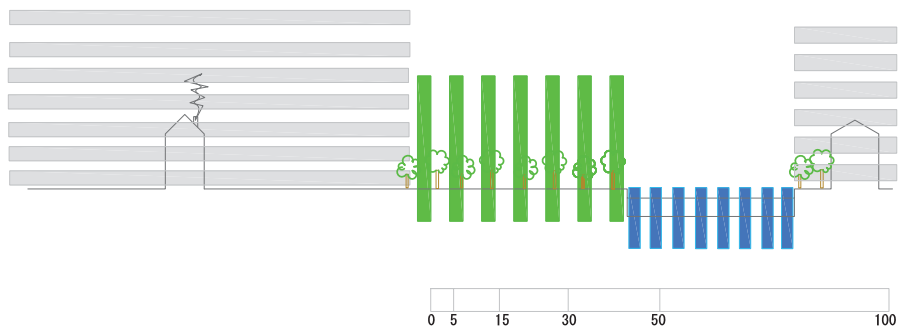




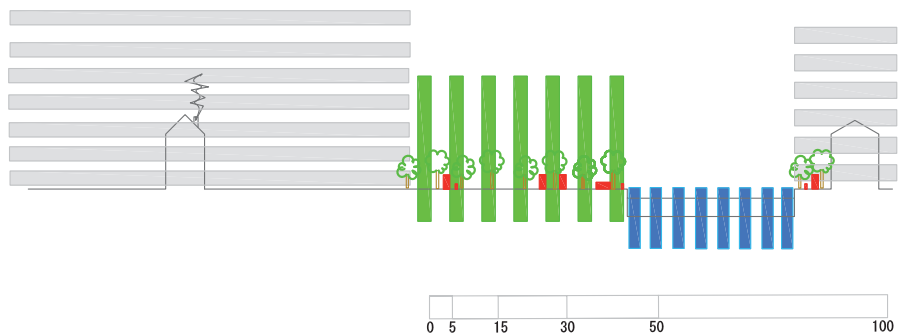
TEAM 3: Oasis 2.0



Step I



Step II



Step III



TEAM 4

METAL HEART

Neukölln Harbour is an old industrial site located near the city centre of Rixdorf since the beginning of the 19th century. For the reason of being located on the periphery of Berlin mainly the “dirty industry” have been located here. Today the situation hasn’t changed very much. On the site there are factories, workshops and other enterprises of the industrial sector. Although there is still a lot of industry left, there are some changes in the structure of the whole site. Retail and housing entered the area and there is an important landmark with the hotel and convention centre “Estrel”. Right in the north of the industrial site, there is the housing part of Rixdorf, which is characterized by low social level and poor neighbourhoods. As an addition, the whole area is divided by railway tracks, which form a strong boarder between living and working areas.

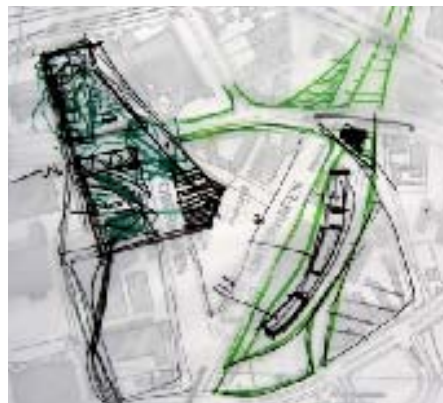
The main idea is to keep the industrial site in use and to support the harbour in its functions but also to be prepared for any change to retail, housing and office areas. In the concept, the working harbour will become a new centre as well as the potential starting point for further investments by constructing an industrial museum next to the harbour. On the one hand the museum will strengthen the industrial character of the site but also support the change towards service, retail or housing area. It works as a cultural intervention and gives the whole area an identity that points out that this place is used for industrial production since 200 years. The topic of the museum is to show industrial production methods and machinery as well as the existing industry nowadays outside. The museum is used to attract people to the area, to remind them of the industrial heritage and to support the existing industry. The harbour site and the museum will become the metal heart of the whole area.

To support the metal heart we introduce green veins connecting the centre of the area with the other parts of the city. These green veins are formed by green strips on the waterfront as well as on abandoned railway tracks and by trees besides the streets. The main idea is to make people curious for the museum, to invite them for a walk on the waterfront and to offer possibilities for people working on the site to spend their leisure time there. In addition to the green veins there will be an open public space on the west bank of the waterfront in front of the museum. On this public space some old machines will form an open-air part of the museum and will symbolize the connection to the industrial site. This topic is also extended by putting machinery next to the S-Bahn stations “Sonnenallee” and “Neukölln” with some information about the site and a map to the museum. The industrial heritage will be exposed on the whole site. The museum is a first intervention to upgrade Neukölln Harbour and can support a process of change. The direction of this change should be monitored and resumed by further investments.

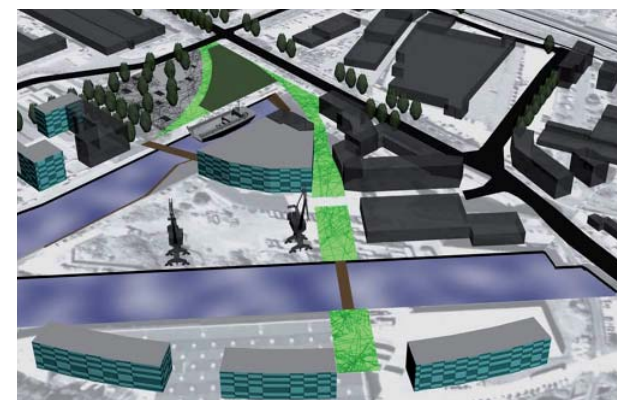


TEAM 4: Metal Heart





finding the idea



designing the metal heart

TEAM 5

GREEN

GREEN
N space
E ways
W koelln



Route and
problematic Areas

1 ————— 2

1 Filling the gap

The site is not integrated into local and regional bike paths despite the fact that north of the site in Treptow and south of it in Adlershof bike lanes already exist. But they are not connected in and to Neukölln. Therefore the new designed green ways will fill the gap between the existing paths and form a natural green circle with the large green spaces of Treptower Park in north and furthermore act as an extension of the Berlin Wall Route. The new lanes will be suitable for biking, for skating and also for pedestrians and moreover offer high amenity values for people having a rest and enjoying leisure time.

2 Circle through Rixdorf

Additional to the large-scale green circle along the channel, a secondary circle that connects the centre of the dense quarter to the harbour - which would be developed into a significant point in later stages - will be implemented. The second circle will connect public green spaces in the quarter with each other. Thus, the large green square Richardplatz, which will be modernized, soon will be regarded as an interesting point that attracts people cycling through the quarter and enjoying the green.

3

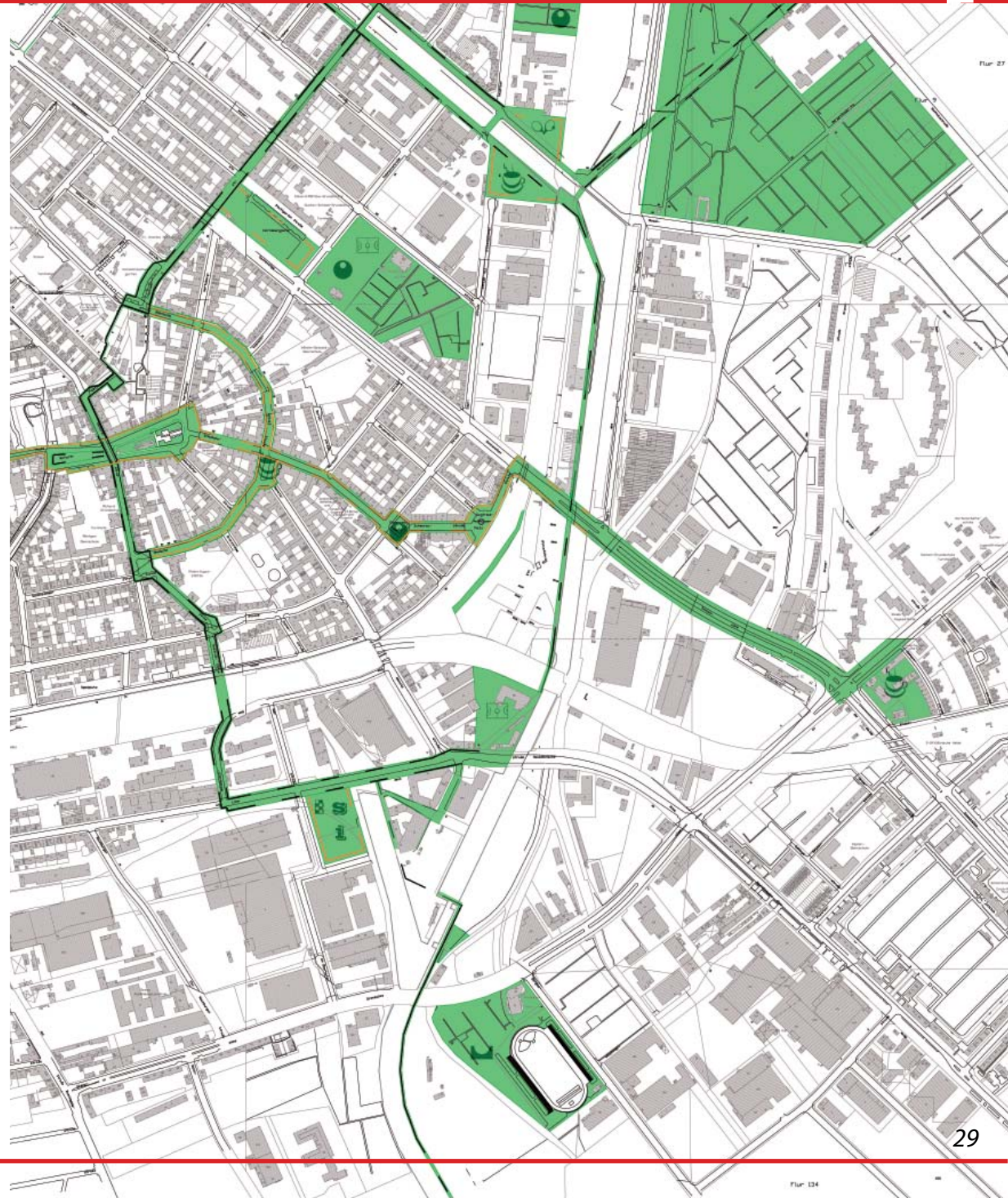
4

Qualifying existing open spaces

Distances between green spaces which are close to each other and those between green spaces and the new routes will be developed into green pedestrian ways. At the same time, new functions will be added to each green space, such as playgrounds for children, sport grounds for the youth and cafés or touristic points for inhabitants and users. Moreover, corresponding facilities will be established next to the sport grounds and cafés. The sports facilities are supposed to be simple and cheap, for example soccer fields, table tennis facilities, basketball courts or skating ramps.

Developing the harbour into a significant place

According to the initial principle of sensible development of the area, the existing industries in the harbour will be kept. Significance will be laid on the unused area in the east, which is divided from the harbour by the canal. Our idea is to transfer that area into a service point for bikers and skaters who use the green bike paths. In addition this space shall be a meeting point for employees of companies around, and first of all, a big green place for the inhabitants.





Detail for a public green space with some sports facilities

For the design "New Green Way Neukoelln" we used and changed a bit visualisation for the design which won the competition: "Temporäre Freiraumgestaltung Schlossareal Berlin-Mitte"

team:
 *Landschaftsarchitekten, Berlin; mit momentum3, Hannover: *Gero Heck, Marianne Mommsen, Marcus Cordes *Mitarbeit: *Kirsten Polifka *Fachberater: *Elisabeth Biederbick (Visualisierung)

We used the visualisation for the detailed design of a green square by the canal
 Team 5



Design of the main place in the sight